

Elektromotorischer Stellantrieb**Publication number:** DE20207519U**Publication date:** 2002-07-25**Inventor:****Applicant:** ROSE & KRIEGER GMBH CO KG (DE)**Classification:****- international:** *H02K7/102; H02K7/116; H02K7/10; H02K7/116;* (IPC1-7): H02K7/00**- European:** H02K7/102; H02K7/116**Application number:** DE20022007519U 20020513**Priority number(s):** DE20022007519U 20020513**Also published as:**

WO03095782 (A1)



EP1504168 (A1)



US7143664 (B2)



US2005139027 (A1)



EP1504168 (A0)

more >>

Report a data error here

Abstract not available for DE20207519U

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

12 **Gebrauchsmusterschrift**
10 **DE 202 07 519 U 1**

51 Int. Cl.7:
H 02 K 7/00

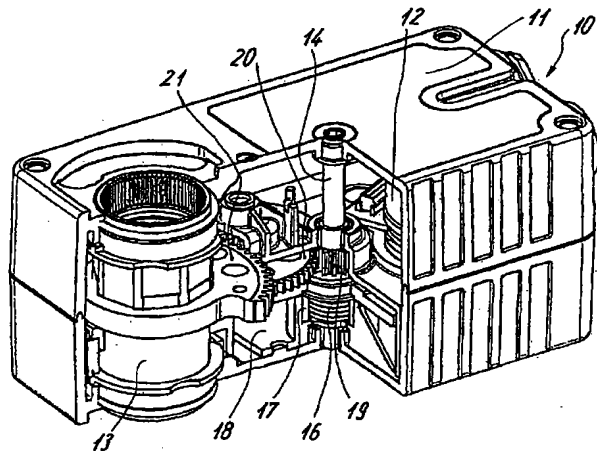
21	Aktenzeichen:	202 07 519.2
22	Anmeldetag:	13. 5. 2002
47	Eintragungstag:	25. 7. 2002
43	Bekanntmachung im Patentblatt:	29. 8. 2002

DE 202 07 519 U 1

- 73 Inhaber:
RK Rose + Krieger GmbH & Co. KG Verbindungs-
und Positioniersysteme, 32423 Minden, DE
- 74 Vertreter:
Loesenbeck und Kollegen, 33613 Bielefeld

54 Elektromotorischer Stellantrieb

- 57 Elektromotorischer Stellantrieb, vorzugsweise für zu verschwenkende Stellglieder, mit einem Antriebsmotor und mit einem mit einem Abtriebsglied ausgestatteten Antriebszug mit mindestens einer Getriebestufe zur Drehzahlreduzierung der Motordrehzahl, und mit einer verdrehbaren Handverstellwelle zur Justierung des Abtriebsgliedes und/oder des damit gekoppelten Stellgliedes, dadurch gekennzeichnet, dass eine der Getriebestufen mit einem Bremsselement (16) derart ausgestattet ist, dass der von dieser Getriebestufe bis zum Abtriebsglied (13) führende Teil des Antriebszuges gegen Rücklauf gesperrt ist, und dass die Handverstellwelle (14) in beiden Drehrichtungen frei drehbar ist.



DE 202 07 519 U 1

11.05.02

LOESENBECK • STRACKE • SPECHT • DANTZ

PATENTANWÄLTE

EUROPEAN PATENT AND TRADEMARK ATTORNEYS

RK Rose + Krieger GmbH & Co. KG
Verbindungs- und Positioniersysteme
Potsdamer Str. 9
32423 Minden

Dr. Otto Loesenbeck (1931-1980)
Dipl.-Ing. A. Stracke
Dipl.-Ing. K.-O. Loesenbeck
Dipl.-Phys. P. Specht
Dipl.-Ing. J. Dantz

24133DE 18/8

Jöllenbecker Straße 164
D-33613 Bielefeld
Telefon: +49 (0521) 98 61 8-0
Telefax: +49 (0521) 89 04 05
E-mail: mail@pa-loesenbeck.de
Internet: www.pa-loesenbeck.de

13. Mai 2002

Elektromotorischer Stellantrieb

Die Erfindung betrifft einen elektromotorischen Stellantrieb, vorzugsweise für zu verschwenkende Stellglieder, mit einem Antriebsmotor und mit einem mit einem Abtriebsglied ausgestatteten Antriebszug mit mindestens einer Getriebestufe zur
5 Drehzahlreduzierung, und mit einer verdrehbaren Handverstellwelle zur Justierung des Abtriebsgliedes des Stellantriebes und/oder des damit gekoppelten Stellgliedes. Die in Frage kommenden elektromotorischen Stellantriebe werden zum Verstellen von mechanischen Stellgliedern in den verschiedensten Ausführungen verwendet, bevorzugt werden jedoch Klappen in der Heizungs-, Lüftungs- und Klimatechnik
10 gesteuert angetrieben. Die Abtriebsdrehzahlen der Antriebsmotoren der besagten Stellantriebe sind relativ hoch, die Geschwindigkeit der anzutreibenden Stellglieder bzw. die Drehzahlen der Abtriebsglieder sind relativ gering, sodass auch mehrere die Drehzahlen herabsetzenden Getriebestufen notwendig sind. Die einzelnen Getriebestufen bestehen üblicherweise aus zwei Zahnrädern mit einem extrem großen
15 Verhältnis der Zähnezahlen. Aus Sicherheitsgründen sind die Stellantriebe mit einem Rückstellfederelement ausgestattet, welches beispielsweise bei einem Stromausfall das an den Stellantrieb angeschlossene Stellglied in eine bestimmte Position verfährt. Den Antriebsmotoren sind üblicherweise Bremsen zugeordnet, die so aus-

DE 202 07 519 U1

gelegt sind, dass sie bei Stillstand des Motors eine Blockierung des Antriebszuges bewirken, jedoch beim Anlaufen des Motors in eine Freigabestellung gebracht werden. Die Antriebe müssen mit einer Handverstellwelle ausgestattet sein, damit das Abtriebsglied und/oder das damit gekoppelte Stellglied in wenigstens eine vorbestimmte Endstellung verfahren werden können, die vorzugsweise mit dem eingeschalteten Antriebsmotor angefahren werden soll. Die bislang bekannten Stellantriebe sind dazu mit einer Kurbel ausgerüstet.

Derartige Stellantriebe haben sich in der Praxis durchaus bewährt, es wird jedoch als Nachteil empfunden, daß sie nicht vollkommen selbsthemmend, sinngemäß nicht zu 100 Prozent selbsthemmend sind.

Die gestellte Aufgabe wird gelöst, indem eine der Getriebestufen mit einem Brems-
element derart ausgestattet ist, dass der von dieser Getriebestufe bis zum Abtriebs-
glied führende Teil des Antriebszuges gegen Rücklauf gesperrt ist, und dass die
Handverstellwelle in beiden Drehrichtungen frei drehbar ist. Durch die erfindungs-
gemäße Lösung wird der antriebsseitige Bereich und der abtriebsseitige Bereich des
Antriebszuges durch die Schlingfeder miteinander gekoppelt. Diese wirkt sinngemäß wie eine selbsthemmende Bremse, sodass ein Rücklauf wirksam verhindert ist.
Das abtriebsseitige Teilstück des Antriebszuges ist nunmehr gegen Rücklauf gesichert, obwohl die Handverstellwelle in beiden Richtungen gedreht werden kann, bzw. das Abtriebsglied bzw. das daran angeschlossene Verstellelement in die gewünschte Position gebracht werden kann. Als Brems-
element wird bevorzugt eine mehrere Windungen aufweisende, aufweitbare Schlingfeder eingesetzt. Die
Schlingfeder ist so ausgelegt, dass in einer Richtung eine Selbsthemmung erzeugt wird, und in der anderen Richtung eine Handverstellung innerhalb des Antriebszuges vorgenommen werden kann. Eine konstruktiv einfache Lösung wird erreicht, wenn die Schlingfeder in einer Buchse drehbar gelagert ist, und das in die Schlingfeder ein inneres Steuerteil eingreift, welches mit wenigstens einem abgewinkelten Ende, vorzugsweise jedoch mit beiden Enden der Schlingfeder derart koppelbar ist, dass in einer Drehrichtung die Schlingfeder aufweitbar ist. Im Normalbetrieb, d.h. beim Antrieb mittels des Antriebsmotors dreht die Schlingfeder mit und wirkt als

Koppelement zwischen den beiden Bereichen des gesamten Antriebszuges. Sobald der Motor abgeschaltet wird, wird über das eingreifende Steuerteil die Schlingfeder aufgeweitet und wirkt als Bremse. Dazu ist sie so ausgelegt, dass sie die einwirkende Last hält. In dieser Stellung kann jedoch mittels der Handverstellwelle das

5 Steuerteil gedreht werden, so dass eine Verstellung des Abtriebsgliedes des Antriebszuges bzw. des angeschlossenen Stellgliedes möglich ist. Eine einfache, betriebssichere Ausführung des in die Schlingfeder eingreifenden inneren Steuerteils ist gegeben, wenn dieses segmentförmig ausgebildet ist. Es entstehen dann Lücken zwischen den einzelnen Segmenten, in die die abgewinkelten Enden der Schlingfe-

10 der eingreifen können. Sobald das Steuerteil nach dem Abschalten des Elektromotors um einen relativ geringen Winkel in die entgegengesetzte Richtung gedreht wird, wird die Schlingfeder aufgeweitet, sodass die Wirkung als Bremsselement voll gegeben ist. Die Handverstellwelle ist zweckmäßigerweise formschlüssig mit dem in die Schlingfeder eingreifenden äußeren Steuerteil verbunden. Bei eingeschalt-

15 tem Antriebsmotor wird die Handverstellwelle jedoch mitgedreht. Sobald die Schlingfeder in die aufgeweitete Bremsstellung gebracht wird, kann die Handverstellwelle in beiden Richtungen gedreht werden. Dieser Formschluß wird besonders einfach, wenn das äußere Steuerteil eine formschlüssige Kontur aufweist, und daß in eine Öffnung ein entsprechend gestalteter Ansatz der Handverstellwelle eingreift.

20 Zur einwandfreien Führung der Schlingfeder ist vorgesehen, dass diese in einer sie umgebenden Buchse drehbar gelagert ist. In das in die Schlingfeder eingreifende Steuerteil greift noch ein weiteres Steuerteil ein. In diesem Steuerteil ist die Handverstellwelle gelagert. Diese Handverstellwelle erstreckt sich über die gesamte Bauhöhe des Antriebes und auf das innere Steuerteil ist ein Ritzel drehfest auf-

25 gesetzt, welches mit einem weiteren Zahnrad in Eingriff steht. Dieses Zahnrad liegt innerhalb des Bereiches des Antriebszuges, der dem Abtriebsglied zugeordnet ist. Bei abgeschaltetem Motor kann durch die Drehung der Handverstellwelle in beiden Richtungen dieses Zahnrad ebenfalls in beiden Richtungen bewegt werden, sodass das Abtriebsglied entsprechend verdreht wird. Anhand der beiliegenden Zeichnungen wird die Erfindung noch näher erläutert. Es zeigen:

30

Figur 1 einen erfindungsgemäßen elektromotorischen Stellantrieb in einer perspektivischen Darstellung mit teilweise aufgeschnittenem Gehäuse und

Figur 2 eine der Figur 1 entsprechende Darstellung, jedoch unter einem Blickwinkel, auch die Unterseite des Gehäuses zeigend.

Der in den Figuren 1 und 2 dargestellte elektromotorische Stellantrieb 10 weist ein quaderförmiges Gehäuse 11 auf, in dem ein nicht näher erläuterter, von einem teilweise sichtbaren Antriebsmotor 12 angetriebener Antriebszug gelagert ist. Das Abtriebsglied 13 des Antriebszuges ist eine sich über die gesamte Höhe erstreckende Buchse, die zumindest in den beiden Endbereichen mit einer Innenverzahnung versehen ist. Der elektromotorische Stellantrieb 10 ist so ausgelegt, dass wahlweise ein Endbereich des Abtriebsgliedes 13 zur Koppelung mit dem nicht dargestellten Stellglied benutzt werden kann. Die Mittellängsachsen des buchsenförmigen Abtriebsgliedes 13 der Handverstellwelle 14 und des Antriebsmotors 12 liegen parallel und im Abstand zueinander. In den quer dazu stehenden Wandungen des Gehäuses 11 sind die Endbereiche der Handverstellwelle 14 gelagert. In der Darstellung ist das obere Ende der Handverstellwelle 14 mit einem Innensechskant versehen, um mit einem Schlüssel die Handverstellwelle 14 bei Stillstand des Motors 12 zu verdrehen. Der Handverstellwelle 14 ist ein Bremsglied in Form einer Schlingfeder 16 funktionell zugeordnet, die in einer Buchse 17 drehbar gelagert ist. Die Buchse 17 ist mit einem Getriebeträger 18 fest verbunden. In die Schlingfeder 16 greift ein Steuerteil ein, welches bei laufendem Antriebsmotor 12 gedreht wird. Das Steuerteil ist so ausgelegt, dass bei laufendem Antriebsmotor 12 die Schlingfeder 16 mitgenommen wird. Sobald der Antriebsmotor 12 abgeschaltet wird, wird durch die auf das Abtriebsglied 13 wirkenden Kräfte ein Rücklauf bewirkt. Die Schlingfeder 16 wird jedoch durch das zugeordnete innere Steuerteil 22 aufgeweitet, und wirkt als Bremsselement, sodass das Rücklaufen verhindert wird. In nicht näher dargestellter Weise greift in das Steuerteil noch ein weiteres äußeres Steuerelement 23 ein. Auf der Handverstellwelle 14 ist im Abstand zur Schlingfeder 16 ein Ritzel 19 drehfest aufgesetzt, welches von einem nicht dargestellten Zahnrad bei laufendem Antriebsmotor 12 in Drehung versetzt wird. Demzufolge dreht sich auch die Handver-

stellwelle 14. Das Ritzel 19 steht mit einem weiteren Zahnrad 20 in Eingriff, welches das Abtriebsglied 13 antreibt. Außerdem ist noch ein Zahnsegment 21 auf das buchsenförmige Abtriebsglied 13 aufgesetzt, welches mit dem Stellglied in Wirkverbindung steht.

5

Die als Bremsselement wirkende Schlingfeder 16 verhindert einen Rücklauf des gesamten Antriebszuges bei abgeschaltetem Antriebsmotor 12. Da in diesem Fall eine Entkoppelung des Steuerelementes mit der Schlingfeder 16 erfolgt, kann die Handverstellwelle 14 in beiden Richtungen problemlos gedreht werden, sodass beispielsweise eine Grundeinstellung des mit dem Abtriebsglied 13 gekoppelten Stellgliedes möglich ist.

10

15

Die Erfindung ist nicht auf das dargestellte Ausführungsbeispiel beschränkt. Wesentlich ist, dass der nicht selbsthemmend ausgelegte Antriebszug bei abgeschaltetem Antriebsmotor in der jeweiligen Stellung verbleibt, dass jedoch durch Drehung der Handverstellwelle 14 eine Verstellung des Abtriebsgliedes 13 bzw. des damit gekoppelten Stellgliedes möglich ist.

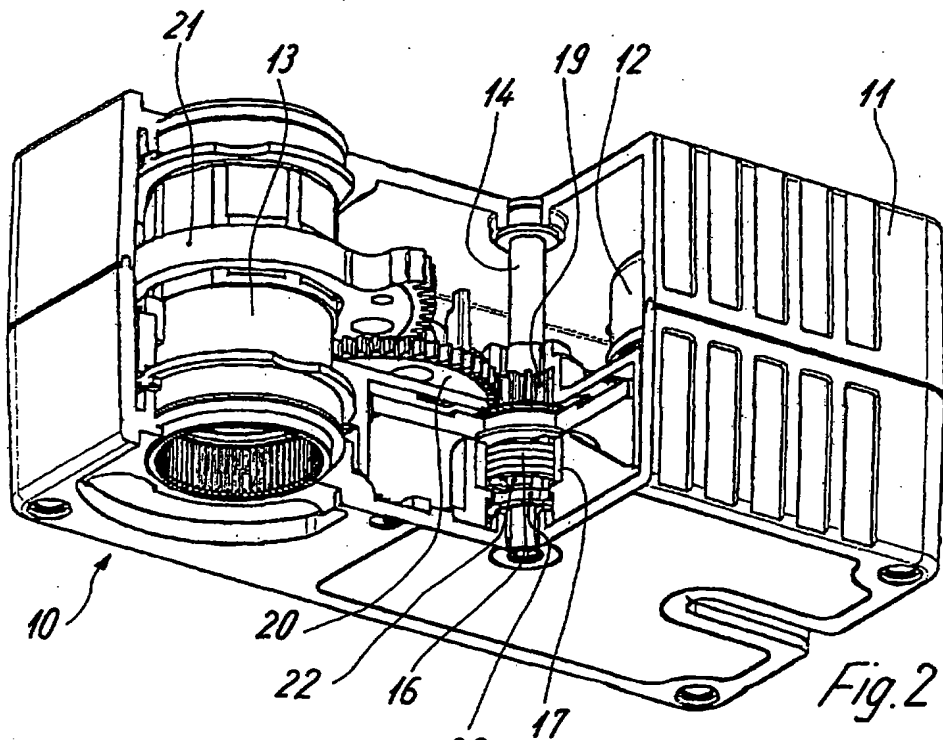
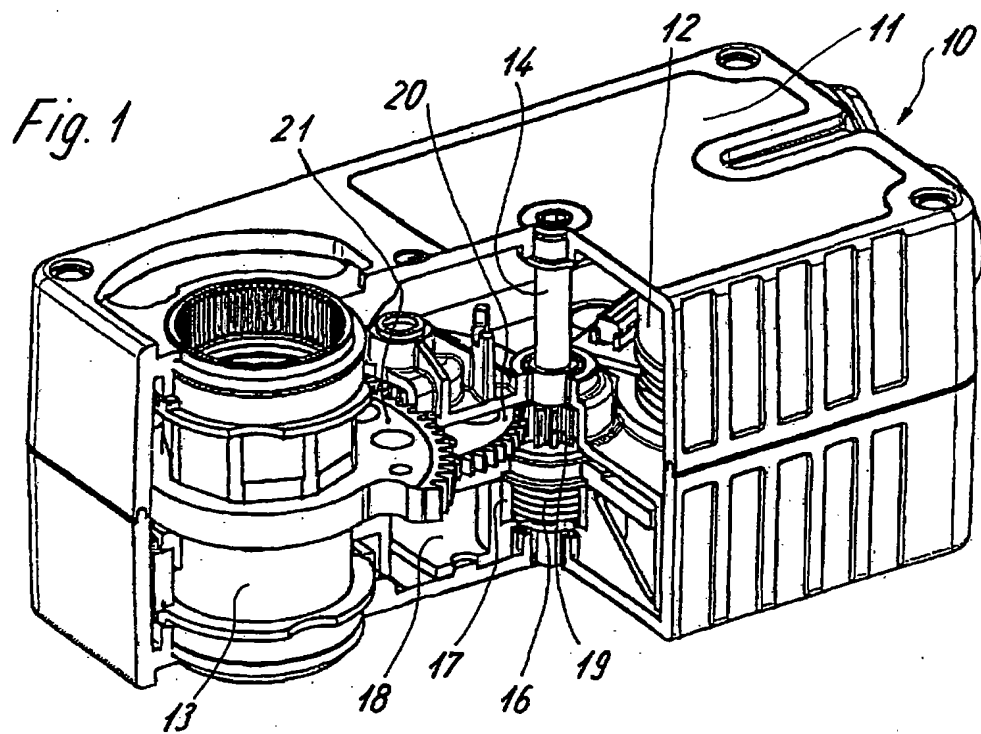
Schutzansprüche

- 5 1. Elektromotorischer Stellantrieb, vorzugsweise für zu verschwenkende Stellglieder, mit einem Antriebsmotor und mit einem mit einem Abtriebsglied ausgestatteten Antriebszug mit mindestens einer Getriebestufe zur Drehzahlreduzierung der Motordrehzahl, und mit einer verdrehbaren Handverstellwelle zur Justierung des Abtriebsgliedes und/oder des damit gekoppelten Stellgliedes, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine der Getriebestufen mit einem Bremsselement (16) 10 derart ausgestattet ist, dass der von dieser Getriebestufe bis zum Abtriebsglied (13) führende Teil des Antriebszuges gegen Rücklauf gesperrt ist, und dass die Handverstellwelle (14) in beiden Drehrichtungen frei drehbar ist.
- 15 2. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Bremsselement eine mehrere Windungen aufweisende, aufweitbare Schlingfeder (16) ist.
- 20 3. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Schlingfeder (16) in einer Buchse (17) drehbar gelagert ist, und dass in die Schlingfeder (16) ein inneres Steuerteil (22) eingreift, welches mit wenigstens einem abgewinkelten Ende, vorzugsweise mit beiden abgewinkelten Enden der Schlingfeder derart koppelbar ist, dass in einer Drehrichtung die Schlingfeder (16) zur Erzielung eines Brems-effektes aufweitbar ist.
- 25 4. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** das in die Schlingfeder (16) eingreifende innere Steuerteil (22) segmentförmig ausgebildet ist, und dass die Handverstellwelle (14) formschlüssig mit dem in die Schlingfeder eingreifenden äußeren Steuerteil (23) verbunden ist.
- 30 5. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** das äußere Steuerteil (23) eine formschlüssige Kontur aufweist, und daß in

eine Öffnung ein entsprechend gestalteter Ansatz der Handverstellwelle (14) eingreift.

- 5 6. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche 2 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Schlingfeder (16) in einer sie umgebenden Buchse (17) drehbar gelagert ist.
- 10 7. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** in das in die Schlingfeder (16) eingreifende Steuerteil ein inneres Steuerelement (22) eingreift, welches vorzugsweise drehfest mit dem Ritzel (19) verbunden ist.
- 15 8. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Handverstellwelle (14) sich über die gesamte Bauhöhe des elektromotorischen Antriebs (10) erstreckt, und dass auf das innere Steuerteil (22) das Ritzel (19) drehfest aufgesetzt ist, welches mit einem weiteren Zahnrad (20) in Eingriff steht.
- 20 9. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Abtriebsglied (13) als eine Buchse ausgebildet ist, deren Stirnenden in den quer zu der Handverstellwelle (14) stehenden Wandungen des Gehäuses gelagert ist und zumindest deren Stirnenden mit einer Innenverzahnung derart versehen sind, dass wahlweise ein Stirnendbereich der Buchse zur Kopplung mit dem Stellglied verwendbar
- 25 ist.

14.05.02



DE 202 07 519 U1

CHAT LIVE
with Nerac

Mon-Fri 6AM to 7PM ET

Format Examples

US Patent

US6024053 or 6024053

US Design Patent D0318249

US Plant Patents PP8901

US Reissue RE35312

US SIR H1523

US Applications 20020012233

World Patent Applications

WO04001234 or WO2004012345

European EP01302782

Great Britain Applications

GB2018332

French Applications FR02842406

German Applications

DE29980239

Nerac Document Number (NDN)

certain NDN numbers can be used for patents

[view examples](#)



6.0 recommended
Win98SE/2000/XP

Patent Ordering

Enter Patent Type and Number:

GO

optional reference note

☐ Add patent to cart automatically. If you uncheck this box then you must *click on* Publication number and view abstract to Add to Cart.

99 Patent(s) in Cart

Patent Abstract

[Add to cart](#)

GER 2004-01-29 10317749 **MULTI-PHASE ENGINE**

INVENTOR- Nestler, Helmut, Dr. 76646 Bruchsal DE

INVENTOR- Bomke, Ulrich 76703 Kraichtal DE

INVENTOR- Ulrich, Peter 76139 Karlsruhe DE

INVENTOR- Mahlein, Jochen, Dr. 76139 Karlsruhe DE

INVENTOR- Schmidt, Josef 76676 Graben-Neudorf DE

APPLICANT- SEW-EURODRIVE GmbH &Co KG 76646 Bruchsal DE

PATENT NUMBER- 10317749/DE-A1

PATENT APPLICATION NUMBER- 10317749

DATE FILED- 2003-04-17

DOCUMENT TYPE- A1, DOCUMENT LAID OPEN (FIRST PUBLICATION)

PUBLICATION DATE- 2004-01-29

INTERNATIONAL PATENT CLASS- H02K3/18; H02K1/14; H02K41/02

PATENT APPLICATION PRIORITY- 10230569, A; 10317749, A

PRIORITY COUNTRY CODE- DE, Germany, Ged. Rep. of; DE, Germany, Ged. Rep. of

PRIORITY DATE- 2002-07-05; 2003-04-17

FILING LANGUAGE- German

LANGUAGE- German NDN- 203-3001-3563-9

Multi-phase engine with windings without coil lap, whereby several coils of a phase next to each other and not overlapping form as group of coils of a phase and one appropriate number of such groups of coils likewise next to each other for the phase number of the coil without lap an engine module, whereby the total number of the coils is larger around 1 integral by the phase number of the windings divisibly and than the polzahl of the secondary part covered of the engine module and the coil of the entire engine consists of or several of these engine modules.

EXEMPLARY CLAIMS- 1. Multi-phase engine marked by windings without coil lap by the fact that several coils of a phase next to each other and not overlapping form as group of coils of a phase and one appropriate number of such groups of coils likewise next to each other for the phase number of the coil without lap an engine module, whereby the total number of the coils is larger around 1 integral by the phase number of the coil divisibly and than the polzahl of the secondary part covered of the engine module and the coil of the entire engine consists of or several of these engine modules. 2. Multi-phase engine after at least one of the preceding requirements, by the fact characterized that the multi-phase engine is implemented as linear motor or rotatorischer engine. 3. Multi-phase engine

after at least one of the preceding requirements, by the fact characterized that the engine modules are constructionally connected with one another.

4. Multi-phase engine after at least one of the preceding requirements, by the fact characterized that the centric distance between two groups of coils amounts to always exactly $1/3$ of that electrical angle, which is formed by the poles covered by the primary part, and which are so far long intended spulenabstaende within the groups of coils of a phase that same coil width in the engine module and concomitantly same tooth distances result in the case of iron-afflicted primary parts.

5. Multi-phase engine after at least one of the preceding requirements, by the fact characterized that the teeth profiles of the teeth of the primary part are parallel arranged with iron-afflicted engines.

6. Multi-phase engine after at least one of the requirements 1 to 4, by the fact characterized that the teeth profiles of the teeth of the primary part are not parallel arranged with iron-afflicted engines.

7. Multi-phase engine after at least one of the preceding requirements, by the fact characterized that the teeth of the primary part do not separate regular-rectangular a

NO-DESCRIPTORS

 [proceed to checkout](#)